



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 235 166 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
28.08.2002 Patentblatt 2002/35

(51) Int Cl.7: **G06F 17/60**

(21) Anmeldenummer: **01104217.3**

(22) Anmeldetag: **22.02.2001**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **Ford Global Technologies, Inc.,
A subsidiary of Ford Motor Company
Dearborn, Michigan 48126 (US)**

(72) Erfinder: **Schmitz-Ryan, Stephan, Dr.
50672 Köln (DE)**

(74) Vertreter: **Drömer, Hans-Carsten, Dr.-Ing. et al
Ford-Werke Aktiengesellschaft,
Patentabteilung NH/DRP,
Henry-Ford-Strasse 1
50725 Köln (DE)**

(54) **Rechnergestütztes Güterverteilungssystem**

(57) Die Erfindung betrifft ein rechnergestütztes Güterverteilungssystem, wobei das Transportfahrzeug einen Rechner mit Speicher für die Verwaltung des Transportgutes aufweist, und dieser Rechner über eine im Transportfahrzeug befindlichen Funkeinrichtung mit externen Kommunikationsnetzen verbunden ist. Sie ist dadurch gekennzeichnet, daß das Transportgut mit min-

destens einem Transponder ausgerüstet ist, der mit dem Rechner des Transportfahrzeuges in Verbindung steht. Dies ermöglicht unabhängig vom Zustand und von der augenblicklichen Position des Transportfahrzeuges berechtigten Dritten den direkten Zugriff zum Lesen und Beschreiben der Transponder.

EP 1 235 166 A1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein rechnergestütztes Güterverteilungssystem der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 erläuterten Art.

[0002] Aus der DE 19628801 ist ein rechnergestütztes Güterabfertigungssystem gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1 bekannt. Die für die Abfertigung erforderlichen Daten der von einem Transportfahrzeug zu transportierenden Güter werden vor dem Transport in den Speicher eines im oder am Transportfahrzeug befindlichen Rechners eingegeben, der mit einem im oder am Transportfahrzeug befindlichen Transponder verbunden ist. Entlang des vorgesehenen Transportweges sind Lese/Schreibgeräte stationiert, die bei der Vorbeifahrt des Transportfahrzeuges per Funk mit dem Transponder in Verbindung treten und mit diesem Daten austauschen und abhängig vom Ergebnis die Weiterfahrt des Transportfahrzeuges steuern. Am Zielort werden die im Speicher enthaltenen Daten der Güter ausgelesen und weiterverarbeitet.

[0003] Bei diesem Konzept ist vor der Fahrt immer eine zusätzliche Dateneingabe über das zu transportierende Gut erforderlich. Änderungen in der Beladung, d. h. eine teilweise Entladung des Gutes, kann vom Rechner nur erfaßt werden, wenn entsprechende manuelle Eingaben erfolgen.

[0004] Aus der EP 0994041 ist eine Transportvorrichtung aus Kunststoff mit Erkennungsmittel bekannt, bei der die Verpackung einzelner Transporteinheiten - Behälter oder Paletten - der zu transportierenden Güter einen Transponder aufweist.

Mittels dieses fest oder frei programmierbaren Transponders kann eine Transporteinheit ohne direkten Kontakt von einer entsprechenden Sende/Empfängereinheit erfaßt und angesprochen werden.

[0005] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, ein rechnergestütztes Güterabfertigungssystem dahingehend zu verbessern, daß einzelne Transporteinheiten in einem Transportfahrzeug selbstständig erfaßt und angesprochen werden können.

[0006] Gelöst wird diese Aufgabe mit den Merkmalen des Patentanspruches 1. Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen aufgeführt.

[0007] Indem das Transportgut mit mindestens einem Transponder ausgerüstet ist, der mit dem Rechner des Transportfahrzeuges in Verbindung steht, kann über den Rechner des Transportfahrzeuges jederzeit der Transponder angesprochen werden und die aktuellen Daten im Rechner abgespeichert werden. Damit ist die laufende Bestandskontrolle des noch im Fahrzeug befindlichen Transportgutes möglich.

[0008] Vorteilhafterweise weist jede einzelne Transporteinheit des Transportgutes einen Transponder auf. Damit lassen sich für jede Transporteinheit die erforderlichen, individuellen Daten abspeichern. Dies ist sinnvoll, wenn im Transportfahrzeug Güter für verschiedene

Empfänger und/oder mit unterschiedlichen Inhalten transportiert werden. Zumindest sollte der für einen Empfänger bestimmte Teil des Transportgutes einen Transponder aufweisen. Damit läßt sich im Transportfahrzeug die notwendige Fahrtroute nach Bedarf zu den verschiedenen Empfängern auch kurzfristig, sogar noch während der Auslieferungsfahrt, ändern und z. B. an die Verkehrssituation oder an den dringlichen Bedarf eines Empfängers anpassen.

[0009] Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung sieht vor, daß die Daten des Transportgutes im Transponder gespeichert sind, d. h. nicht nur Versender- und Empfängerdaten. Der Menge der im Transponder gespeicherten Daten sind dabei keine Grenzen gesetzt. Vorzugsweise sind dies Daten, die für den gesamten Transportvorgang benötigt werden, wie Versender- und Empfängeradressen, Inhalt, Hersteller, Gewichte, Preise, Wichtigkeiten, Frachtraten, Liefertermine, Zollerklärungen, Herstellungs-, Verpackungs- und Versenddatum, Gefahrenklassen usw..

[0010] Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung sieht vor, daß die Information über das Transportgut im Transponder über den mit dem Transponder in Verbindung stehenden Rechner des Fahrzeuges ein- und/oder ausgelesen werden können. Neben der bereits erwähnten Erfassung des Bestandes an Transportgut können damit auch einzelne oder alle im Transportfahrzeug befindlichen Transponder umgeschrieben werden, wenn sich z. B. Liefertermine verschieben oder bestimmte Lieferadressen nicht erreichbar sind.

[0011] Vorteilhafterweise können dabei auch berechnete Dritte mittels Funkverbindung über den Rechner des Fahrzeuges in direkten Kontakt mit den Transpondern des Transportgutes treten. Dadurch können sich sowohl Versender als auch Empfänger des Transportgutes einen direkten Überblick über den Stand des Transportvorganges ein Bild machen. Erforderlichenfalls können auch Versender und/oder Empfänger die Daten des Transponders ändern, wenn sich z. B. eine Liefertermin, eine Lieferadresse, eine Lieferwichtigkeit ändert oder aber ein Rückruf zum Versender notwendig ist.

[0012] Bevorzugt werden in einer externen Stelle die aktuellen Daten des Transportfahrzeuges und des Transportgutes laufend über die Funkverbindung abgefragt und berechtigten Dritten zur Verfügung gestellt. Eine solche externe Stelle kann der Transporteur, der Versender, der Empfänger oder aber ein dritter Anbieter sein. Dort wird der entsprechende Transport und noch viele weitere Transporte koordiniert. Vorteil hier ist, daß an einer Stelle ein Gesamtüberblick über die im Transport befindlichen Transportgüter vorliegt.

[0013] In einer weiteren Ausführung erfolgt mittels einer Auswertung der Transpondersignale des Transportgutes eine Ortsbestimmung des Transportgutes im Innenraum und der Umgebung des Transportfahrzeuges. Dies ist hilfreich beim Be- und Entladen, um z. B. für eine zügige Abfertigung eine bestimmte Be- oder Ent-

ladereihenfolge der einzelnen Transporteinheiten vorzugeben. Zudem erkennt das System, ob sich das Transportgut schon oder noch im Transportfahrzeug befindet.

[0014] Vorteilhafterweise wird auf dem Rechner des Transportfahrzeuges die Informationen über den Ort des Transportgutes relativ zum Transportfahrzeug zur Verfügung gestellt. Damit wird vor allem für den Fahrer das Auffinden einzelner Transporteinheiten im Innenraum und um das Transportfahrzeug herum erleichtert.

[0015] Ein weiterer Aspekt der Erfindung behandelt eine Transportfahrzeug für das erfindungsgemäße rechnergestützte Güterverteilungssystem, wobei das Transportfahrzeug einen Rechner mit Speicher für die Verwaltung des Transportgutes aufweist, und dieser Rechner über eine im Transportfahrzeug befindlichen Funkeinrichtung mit externen Kommunikationsnetzen verbunden ist. Dabei ist der Innenraum und die Umgebung des Transportfahrzeuges mittels Sende- und Empfangseinrichtungen, die mit dem Rechner des Transportfahrzeuges verbunden sind, ganz oder teilweise als Transponderraum ausgebildet.

[0016] Vorteilhaft weisen die Sende/Empfangseinrichtungen Mittel zur Auswertung der Transpondersignale des Transportgutes für eine Ortsbestimmung des Transportgutes im Innenraum des Transportfahrzeuges auf. Durch entsprechende Anordnung von Sende- und Empfangsantennen im und am Transportfahrzeug lassen sich so genaue Ortsbestimmungen vornehmen.

[0017] Eine weitere vorteilhafte Ausführung der Erfindung sieht vor, daß die Sende- und Empfangseinrichtungen im Fahrzeug mit einem schlüssellosen Fahrzeugzugangssteuersystem gekoppelt sind. Ein derartiges Steuersystem ist z. B. in der DE 198 25 821 beschrieben. Mittels einer modifizierten Programmierung des Fahrzeugsrechners läßt sich auch diese Zugangssteuerung mit dem vorgeschriebenen System realisieren. Dabei ist es gleichgültig, ob ein vorhandenes Fahrzeugzugangssteuersystem um die Eigenschaften des vorgestellten Güterverteilungssystems erweitert wird oder ob das im Fahrzeug vorhandene rechnergestützte Güterverteilungssystem um die Funktion des Fahrzeugzugangssteuersystems erweitert wird.

[0018] Weitere vorteilhafte Einsatzarten der Erfindung werden im Folgenden vorgestellt.

[0019] Die Transponder am Transportgut im Transportfahrzeug sind sowohl dem Empfänger als auch dem Versender des Transportgutes über Funkverbindung, vorzugsweise über das normale Telefonnetz, zugänglich. Ein Netzwerkbetreiber stellt den Zugang zum Transportfahrzeug über drahtlose Kommunikation her. Das Transportfahrzeug weist Anschlüsse für die mobile Kommunikation auf, wodurch der Zugang für Dritte, das sind z. B. Versender und Empfänger ermöglicht wird.

[0020] Das Transportgut besteht aus einzelnen Paketen, die jeweils mit eigenen Transpondern ausgerüstet sind. Die Transponder können somit ausgelesen und auch beschrieben werden, d.h. es ist eine bidirektionale

Kommunikation zwischen Versender bzw. Empfänger des Paketes mit dem Paket möglich.

[0021] Der Fahrer des Transportfahrzeuges kann über den fahrzeugeigenen Rechner immer die aktuellen Eigenschaften der Pakete einsehen. Dies betrifft u. a. Liefertermine, bevorzugte Auslieferungen, Umdisponierungen, Fahrtroutenoptimierung in Verbindung mit einem Verkehrsleitsystem. Z. B. kann bei Umdisponierungen der Fahrer kurzfristig angewiesen werden, ein bestimmtes Paket an einem anderen Auslieferungsort zu einem anderen Zeitpunkt auszuliefern.

[0022] Der Versender des Paketes erhält eine Paketnummer, die ihn berechtigt, die Daten seines Paketes anzusehen. Mit dieser Paketnummer und/oder einer verschlüsselten Transportkennzahl kann der Versender direkt, z. B. über das Internet, eine Umprogrammierung seines Paketes vornehmen.

[0023] Eine Amplitudenauswertung der Transpondersignale ermöglicht eine Ortsbestimmung im Innenraum des Transportfahrzeuges. Dem Fahrer können so Informationen über den genauen Ort des Paketes im Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden, so daß eine umständliche Suche nach dem Paket im Fahrzeug entfällt.

[0024] Weiterhin kann das Fahrzeug mit einem öffentlichen Registrierungscode versehen sein. Der berechtigte Empfänger des Paktes erhält dann für das Transportfahrzeug, in dem sich ein für ihn bestimmtes Paket befindet, eine Zugangsberechtigung, was durch ein geeignetes Sicherheitsverfahren sichergestellt wird. Dabei können auch andere Berechtigte, z. B. Kurierdienste, mit dem Zugang beauftragt werden.

[0025] Über den im Fahrzeuginnenraum befindlichen Sende- und Empfangseinrichtungen ist eine kontinuierliche und bidirektionale Kommunikation zwischen den Transpondern der Pakete und dem Rechner des Transportfahrzeuges möglich. Die gesamten Informationen können vom Fahrer des Transportfahrzeuges abgerufen werden und z.B. auf der Anzeige des Rechners oder aber auf einem Handgerät angezeigt werden, wobei das Handgerät ebenfalls mit dem Rechner des Transportfahrzeuges in Verbindung steht. Der Fahrer erhält so auch die Möglichkeit, Daten in den Rechner einzugeben und z. B. Transponder des Transportgutes umzuprogrammieren.

[0026] Der Innenraum des Transportfahrzeuges ist ganz oder teilweise als Transponderraum ausgebildet, indem Antennen der Sende- und Empfangseinrichtung im Innenraum angeordnet sind. Eine Amplitudenauswertung ermöglicht die Zuordnung der einzelnen Pakete zu bestimmten Antennenbereichen, z. B. durch direkte Amplitudenauswertung, oder durch Ansteuerung einzelner Antennen. Damit wird eine Ortsbestimmung des Paketes im Fahrzeug ermöglicht. Vorzugsweise arbeiten die Transponder ohne Batterie, indem sie die Funkenenergie der Sendeinrichtung ausnutzen.

Patentansprüche

1. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem, wobei das Transportfahrzeug einen Rechner mit Speicher für die Verwaltung des Transportgutes aufweist, und dieser Rechner über eine im Transportfahrzeug befindlichen Funkeinrichtung mit externen Kommunikationsnetzen verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Transportgut mit mindestens einem Transponder ausgerüstet ist, der mit dem Rechner des Transportfahrzeuges in Verbindung steht. 5
2. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** jede einzelne Transporteinheit des Transportgutes einen Transponder aufweist. 10
3. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** der für einen Empfänger bestimmte Teil des Transportgutes einen Transponder aufweist. 15
4. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Information über das Transportgut im Transponder gespeichert sind. 20
5. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Information über das Transportgut im Transponder über den mit dem Transponder in Verbindung stehenden Rechner des Fahrzeuges ein- und/oder ausgelesen werden können. 25
6. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** berechnete Dritte mittels Funkverbindung über den Rechner des Fahrzeuges in direkten Kontakt mit den Transpondern des Transportgutes treten. 30
7. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** in einer externen Stelle die aktuellen Daten des Transportfahrzeuges und des Transportgutes laufend über die Funkverbindung abgefragt und berechtigten Dritten zur Verfügung gestellt werden. 35
8. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** mittels einer Auswertung der Transpondersignale des Transportgutes eine Ortsbestimmung des Transportgutes im Innenraum und der Umgebung des Transportfahrzeuges erfolgt. 40
9. Rechnergestütztes Güterverteilungssystem nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet, daß** auf dem Rechner des Transportfahrzeuges die Informationen über den Ort des Transportgutes relativ zum Transportfahrzeug zur Verfügung gestellt wird. 45
10. Transportfahrzeug mit rechnergestütztem Güterverteilungssystem, wobei das Transportfahrzeug einen Rechner mit Speicher für die Verwaltung des Transportgutes aufweist, und dieser Rechner über eine im Transportfahrzeug befindlichen Funkeinrichtung mit externen Kommunikationsnetzen verbunden ist, **dadurch gekennzeichnet, daß** der Innenraum und die Umgebung des Transportfahrzeuges mittels Sende- und Empfangseinrichtungen, die mit dem Rechner des Transportfahrzeuges verbunden sind, ganz oder teilweise als Transponderraum ausgebildet ist. 50
11. Transportfahrzeug mit rechnergestütztem Güterverteilungssystem nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Sende/Empfangseinrichtungen Mittel zur Auswertung der Transpondersignale des Transportgutes für eine Ortsbestimmung des Transportgutes im Innenraum des Transportfahrzeuges aufweisen. 55
12. Transportfahrzeug mit rechnergestütztem Güterverteilungssystem nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Sende- und Empfangseinrichtungen im Fahrzeug mit einem schlüssellosen Fahrzeugzugangssteuersystem gekoppelt sind.



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 01 10 4217

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	US 5 831 519 A (LOHMANN-JENSEN FLEMMING ET AL) 3. November 1998 (1998-11-03) * Zusammenfassung * * Abbildungen 1-3 * * Ansprüche 1-3 *	1-12	G06F17/60
X	US 5 828 322 A (EBERHARD HANS JOACHIM) 27. Oktober 1998 (1998-10-27) * Zusammenfassung; Abbildung 1 * * Spalte 5, Zeile 57 - Spalte 6, Zeile 19 *	1-12	
A	US 5 712 789 A (RADICAN JOSEPH E) 27. Januar 1998 (1998-01-27) * Zusammenfassung * * Ansprüche 1-8 *	1,10	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			G06F
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 21. September 2001	Prüfer Daman, M
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 03 82 (1/94/003)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 10 4217

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

21-09-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung		
US 5831519 A	03-11-1998	AP 668 A	03-09-1998		
		AT 190747 T	15-04-2000		
		AU 692327 B2	04-06-1998		
		AU 3978195 A	17-06-1996		
		BG 101560 A	30-12-1997		
		BR 9509813 A	03-11-1998		
		CA 2205834 A1	30-05-1996		
		CN 1170470 A	14-01-1998		
		CZ 9701552 A3	15-10-1997		
		DE 69515688 D1	20-04-2000		
		DE 69515688 T2	23-11-2000		
		WO 9616387 A1	30-05-1996		
		DK 793838 T3	31-07-2000		
		EP 0793838 A1	10-09-1997		
		ES 2143661 T3	16-05-2000		
		FI 972166 A	21-07-1997		
		GR 3033485 T3	29-09-2000		
		HU 77623 A2	29-06-1998		
		JP 10509259 T	08-09-1998		
		NO 972308 A	09-07-1997		
		NZ 296069 A	26-02-1998		
		PL 320334 A1	29-09-1997		
		PT 793838 T	30-06-2000		
		SI 793838 T1	31-08-2000		
		SK 63497 A3	05-11-1997		
		US 5828322 A	27-10-1998	DE 19516696 A1	07-11-1996
				AT 192593 T	15-05-2000
DE 59605099 D1	08-06-2000				
DK 742528 T3	02-10-2000				
EP 0742528 A2	13-11-1996				
ES 2146336 T3	01-08-2000				
GR 3033734 T3	31-10-2000				
PT 742528 T	31-10-2000				
US 5712789 A	27-01-1998	AU 720766 B2	08-06-2000		
		AU 6905796 A	19-03-1997		
		BR 9610344 A	14-09-1999		
		CA 2229705 A1	06-03-1997		
		EP 0847558 A1	17-06-1998		
		WO 9708628 A1	06-03-1997		

EPC FORM P4481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82